

によって、従来の国道、県道、里道の三種を廃して、国道、府県道、郡道、市道、町村道の五種とした。このうち郡道は郡制の廃止に伴い、一九二二（大正十一）年に消滅して、四種類となる。翌一九二三年からは、三豊郡管轄の土木工区監督所も普通寺に置かれた西部土木工区事務所観音寺派出所となった。

また国道の路線認定の基準は、東京から、神宮、府県庁所在地、師団司令部所在地、鎮守府所在地、又は枢要の開港に達する路線及び主として軍事の目的を有する路線と規定された。

県内における県道、郡道の路線認定は一九二〇（大正九）年四月一日の告示で布達されている。

道路法は戦後の一九五二（昭和二十七）年に、新しい道路法が制定されるまで、戦前の道路行政の基本法をなしていた。

三 鉄道の開通

讃岐鉄道と琴平・善通寺停車場 県内で最初の鉄道が開通したのは一八八九（明治二十二）年五月二十三日、琴平―多度津―丸亀間（約一・五・五）を結ぶ讃岐鉄道であった。こんびら参詣客を当て込んだもので、琴平行きを上り列車とよんだ。一列車は貨客混合の四両編成で、マッチ箱とよばれた客車の定員は一両二〇名である。丸亀―琴平間を一日八往復、四八分―五〇分で運転されていた。

運賃は一マイル（一・六）につき下等で一銭、中等はその二倍、上等は三倍とされ、多度津―琴平間では、下等が八銭、中等

が一六銭、上等が二四銭となる。人力車で行くと三銭ですむ。従って、当初の物珍しさの時期が過ぎると、讃岐鉄道は経営難に苦しみ、往復乗車券や回数券で割引発売をしたり、貨物・小荷物運賃や配達方法でサービスをするなど、経営努力を行っている。

讃岐鉄道は一八九七（明治三十）年、丸亀から延長して高松にまで通じた。日露戦争のころ、軍事輸送や一般商工業の発展に伴って、本州と四国を結ぶ鉄道連絡の必要性が高まり、一九〇四（明治三十七）年、讃岐鉄道は山陽鉄道に合併され、更に一九〇六（明治三十九）年には国有鉄道に移管された。また宇高連絡船は一九一〇（明治四十三）年に開業した。

讃岐鉄道の琴平停車場は神明町（今の琴参開付近）に設けられ、また開通当初、琴平と多度津の間には吉田（善通寺）停車場が設けられていた。麻や二ノ宮からは坂越えではあるが、琴平・善通寺に通じ、必要があれば村民は汽車を利用することができた。例えば、麻尋常小学校の修学旅行が始まったのは一八九九（明治三十二）年四月からであるが、学校―善通寺―多度津―海岸寺―詫間―仁尾（泊まり）―観音寺―本山―学校のコースのうち、善通寺から多度津までは汽車に乗った。一九〇二年、高松で関西府県連合共進会が開催された際も、善通寺から汽車に乗り見学に出かけた。

また、麻村で荷の出荷が始まると、琴平や善通寺はもちろん、貨物列車で市場網を広げることができた。

上高瀬駅の開通 一九一一（明治四十四）年、衆議院で多度津



写真3-2 上高瀬駅 手前はタクシーか

—松山間の鉄道敷設に関する建議案が可決、翌年の法律第二号で多度津—川之江間を第一期線とし、一九二二（大正五）年度までの継続事業とした。一九二二年十月にまず多度津—観音寺間を起工、翌年十二月に開通させた。

多度津—観音寺間の敷設に至るまでは紆余曲折があつた。この法律以前は丸

亀—金蔵寺—大見村鳥坂経由が考えられていた。しかしそれでは多度津が沿線外になるとして、反対運動が起き、また鳥坂峠の勾配も懸念材料であつた。鉄道院総裁後藤新平が視察に来県すると、さかんに陳情が行われ、ついに丸亀より多度津を経由し、白方、松崎、上高瀬を経て観音寺に至る計画に変更された。

停車場を「新名」に設置してほしいという請願書（新名駅停車場設置ノ義ニ付請願）が、上高瀬村長眞鍋福治をはじめ比地二・下高瀬・大見・勝間・麻・二ノ宮・神田・財田・財田大野・本山・上高野・笠田村の二三村長から、一九二二年六月二十三日付で鉄道院総裁原敬に提出されている。その要旨は次のようである。

ある。①新名は「予讃国道並ニ阿讃郡県道三六線ノ集合地点ニシテ、貨物ノ集散、人馬往来ノ頻繁ナル」場所であること、②「組合高等小学校・郵便局・巡査部長派出所・区裁判所出張所・其他社会ノ須要機関」がほぼ備わっていること、③名勝旧跡、例えば仁尾の平石、四国霊場の弥谷寺、日蓮宗の法華寺（高瀬大坊）などが近隣にあり、「遊客信徒ノ往来、四時堪エズ」、新名駅からの「交通甚タ至便ナリ」と述べている。

ともあれ、一九二三年（大正二）年十二月二十日、「上高瀬駅」が開業、祝賀会が新名の宝光坊で催された。開通後、一日の運行は四〜五回であつたが、それでも駅前付近が著しく活況を呈し、「田舎町の繁栄元素」となっていたことはいうまでもない。

四 馬車から自動車へ

乗合馬車—三豊馬車—一八九八（明治三十一）年、香川県の乗合馬車営業取締規則が公布され、県内各地で営業許可の申請が相次いだ。高瀬町域を通る乗合馬車には次のものがあつた。

①観音寺—金蔵寺間 ○営業者 観音寺町 為光兵平

○区間、五里一七町（二・五里）、観音寺—本山—加茂（馬つき場）—下田井（元登記所前）—鳥坂—金蔵寺

（明治の末ころ加茂から普通寺まで料金一〇銭、古老談）

○車両一〇両、馬二九頭を準備、各車両は鉄四輪車で、馬一頭引き、旅客定数一〇名、箱型（縦二・七尺、横一・八尺）で御者は馬車の前部に乗り、乗客の乗降口は後部にあつ

を指導し、競技会を催して普及に努めた。勝間小学校は「交通安全子ども自転車香川県大会」で連続優勝を決め、全国大会で九位に入賞（一九七六年）するなど成果をあげている。一九八四（昭和五十九）年にはシートベルト着用運動が推進され、高瀬町議会でも「シートベルト、ヘルメット着用」の推進に関する決議を行っている。

一方、クルマ依存を少しでも修正する考えから市民スポーツや健脚運動が奨励された。町内でも一九六八（昭和四十三）年五月四日の「第一回高瀬町歩け歩け大会」をはじめ、町内各地区主催のウォーキング大会などが毎年続けられている。

四 公共交通機関の推移

鉄道（JR）の利用 マイカーの爆りをくらって経営苦境に陥ったのが、公共交通機関である。

国鉄上高瀬駅は一九五九（昭和三十四）年六月、駅舎を当時は県下でも珍しい鉄筋コンクリート造りに改造し、十月には駅名を上高瀬駅から高瀬駅に改名するなど、リニューアルを行った。高瀬町は町道駅前通りの舗装を施し、青年団も駅前広場の「花いっぱい運動」を行うなど、活性化に取り組んでいた。

列車がSL（蒸気機関車）から気動車へと変わり、予讃線のダイヤも三〇分間隔とスピードアップされるようになった一九六一（昭和三十六）年四月十五日、高瀬駅に準急列車が停まるようになり、「国鉄近代化完成祝賀会」が催されている。その後一九六



写真6-7 高瀬駅で催された国鉄近代化完成祝賀風景

マイカー時代の進展で乗降者が漸減し、最近は一〇〇〇人ぐらいになっている。

抜本的な経営改革を迫られた国鉄は、一九八七（昭和六十二年）四月民営化されて、JRに組織替えを行った。翌年四月十日、瀬戸大橋線の開通効果も伴ってJR利用者が増加に転じ、また経営努力の効果もあって、公共交通機関としての役割をその後も維持し続けている。

定期バスの運行 戦後の一九四九（昭和二十四）年、三豊バスが観音寺―琴平線を運行していたが、一九五九（昭和三十四）年には琴平参宮鉄道に合併された。

六年十一月には急行が、一九八七（昭和六十二年）からは特急も停まるようになり、一日平均乗降者数も一九七〇（昭和四十五年）年には四三〇〇人を数えていた。その後、